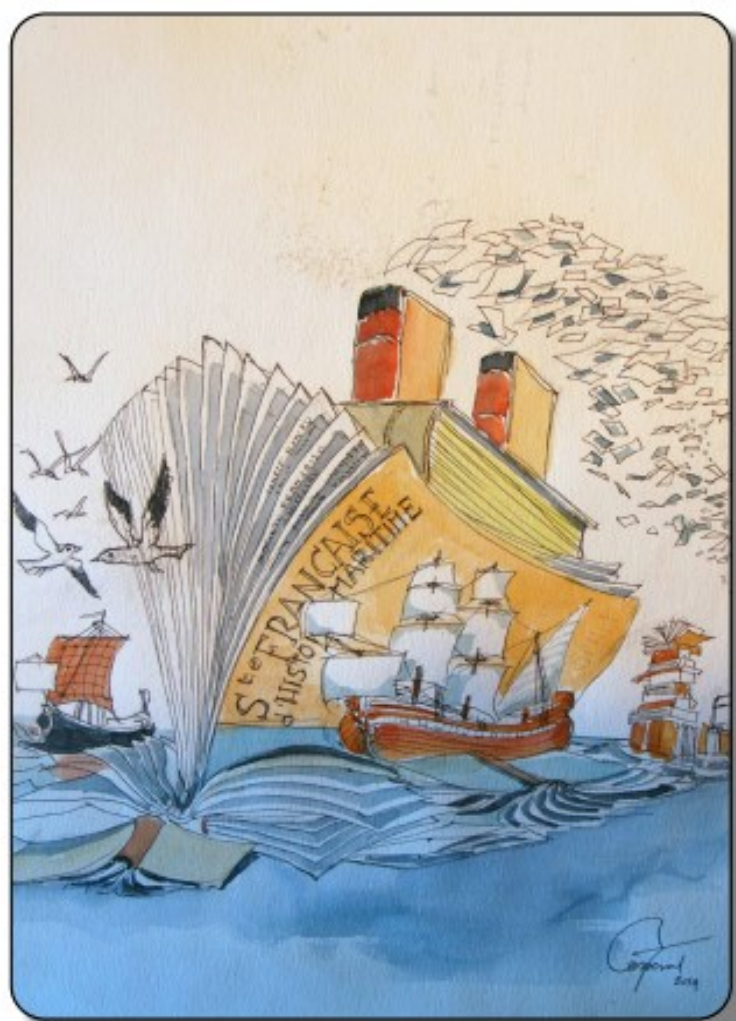


JOURNAL DE BORD DE LA SFHM



ÉDITO DE L'ÉQUIPAGE



L'envoi de ce numéro 13 du *Journal de Bord* de la Société Française d'Histoire Maritime a été plus que retardé et en tant que rédactrice en chef, je vous présente toutes mes excuses pour ce retard bien involontaire.

Mais permettez-moi de profiter de ces quelques lignes pour vous remercier bien sincèrement de vos messages de remerciements (voire même de félicitations !) et aussi pour vous encourager à nous envoyer toutes les informations que vous souhaiteriez partager avec d'autres lecteurs (car vous êtes plus de 800 maintenant) : le *Journal de Bord* peut être un moyen efficace de communication entre passionnés d'histoire maritime. Et également pour vous inviter à diffuser ce *Journal de Bord* le plus largement possible afin de faire connaître la SFHM autour de vous. Merci de votre fidélité

Dominique LINTNER
Rédactrice en chef

SOMMAIRE :

Page 1

1 / LES NOUVELLES DE LA SFHM

2 / VU DE LA HUNE

3 / EXPOSITIONS

4 / PARUTIONS

5 / INFORMATIONS DIVERSES

1 / Les nouvelles de la SFHM



Le 59e Congrès des Sociétés historiques et archéologiques de Normandie aura lieu au Havre du 16 au 19 octobre 2024 sur le thème :

L'Architecture en Normandie. Construction et reconstructions

L'architecture s'impose à tous au quotidien, dans l'espace public comme dans l'intimité. Elle est un art social et politique, reflet de la société qui la produit, creuset de son fonctionnement et témoignage de ses aspirations les plus nobles. Étant à la fois matière, économie et société, il est logique qu'elle ait été abordée à de nombreuses reprises dans les précédents congrès de la Fédération : ceux, notamment, sur l'habitat (1969), les abbayes (1978), les châteaux (1987 et 2003), l'industrie (1988), les cathédrales (1996), le monde rural (1997), les bains de mer (2001), l'éducation (2015), les villes (2022), et la liste n'est pas exhaustive. Le congrès de 2024 propose d'explorer le thème de la construction et de la reconstruction pour lui-même : matérialité de l'architecture, mais aussi mode de production, aspects politiques, sociaux et fonctionnels, récits et imaginaire.

Le congrès se déroulera du mercredi 16 octobre au samedi 19 octobre 2024 et se tiendra au Théâtre de l'Hôtel de Ville du Havre.

Nouvelles de la Grande-Bretagne par le Dr. Alan James, membre de la SFHM

Il existe une innovation importante en Grande-Bretagne, menée par 'Lloyd's Register Foundation Heritage and Education Centre (LRF HEC), intitulée 'Rewriting Women into Maritime History: Visibilising Diverse Histories and Futures, 1700-2023'. L'objectif est d'impliquer différentes organisations dans un vaste effort de collaboration afin de rehausser le profil des femmes dans l'industrie du transport maritime et dans l'histoire maritime en général. Ils rassemblent des archives et d'autres ressources et organisent des expositions et d'autres activités de sensibilisation, notamment l'exposition en ligne actuelle 'She-Sees'. Pour l'instant, l'essentiel du travail est centré sur Londres, mais l'association souhaite étendre ses efforts à l'ensemble du Royaume-Uni et à l'international et est particulièrement intéressée par une collaboration avec des groupes français.

Si vous êtes intéressé(e) ou si vous souhaitez simplement en savoir plus, veuillez contacter Louise Sanger ou utiliser le formulaire de contact ici, où vous trouverez de plus amples informations :

[Rewriting Women Into Maritime History | Learn & Explore | Heritage & Education Centre \(lrfoundation.org.uk\)](https://www.lrfoundation.org.uk)

Ces dernières années, la découverte de l'épave du *Gloucester*, qui a sombré au large des côtes du Norfolk le 6 mai 1682 alors qu'il avait à son bord le futur roi Jacques II, a constitué un événement passionnant. Il s'agit d'une découverte exceptionnellement riche, avec de nombreux artefacts récupérés, et il y a eu une vague de travaux archéologiques et historiques qui ont abouti l'année dernière à une exposition et à des publications académiques.

Voir le site web ici : [The Gloucester \(uea.ac.uk\)](https://www.uea.ac.uk).

Il ne fait aucun doute que le *Gloucester* continuera d'être une source d'intérêt à l'avenir. Pour plus d'informations, veuillez contacter Dr Ben Redding de l'Université d'East Anglia, auteur d'un livre récent qui devrait être connu des lecteurs du Journal de Bord, *The English and French Navies, 1500-1650* (Boydell, 2022).



Plus récents sont les travaux du Professeur Renaud Morieux de l'Université de Cambridge, dont les travaux sur la Manche sont déjà bien connus des historiens maritimes français. Il a découvert un certain nombre de lettres de prisonniers de guerre français, jusqu'alors incon- nues et non ouvertes, qui ont été saisies par la Royal Navy en 1758-1759 pendant la guerre de Sept Ans et qui sont aujourd'hui conservées aux Archives nationales de Kew. Ces lettres donnent un aperçu fascinant de la vie sociale des marins français à l'époque. Vous trouverez plus d'informations sur ces lettres ici [Love lost and found \(cam.ac.uk\)](https://www.cam.ac.uk/love-lost-and-found). Les lecteurs devraient également consulter l'article du professeur Morieux publié en novembre 2023 dans *Annales. Histoire Sciences Sociales*.

Enfin, il convient de rappeler aux lecteurs le 'King's Maritime History Seminar' organisé depuis longtemps au King's College de Londres par le Dr Alan James au nom de la 'British Commission for Maritime History' (BCMH). Il s'agit d'un séminaire qui accueille des universitaires de haut niveau de Grande-Bretagne et d'ailleurs, ainsi que des amateurs d'histoire maritime qui souhaitent s'adresser à un public averti. Le programme pour 2024-25 n'est pas encore établi, mais il est prévu que le premier séminaire aura lieu le 10 octobre 2024 et sera dirigé par Evan Mawdsley qui fera la promotion de son nouveau livre sur les aspects navals de la Seconde Guerre mondiale. Pour plus d'informations, ou si quelqu'un souhaite explorer la possibilité de présenter son travail, en anglais, à un public britannique, veuillez contacter le Dr James à l'adresse alan.2.james@kcl.ac.uk

Il existe une innovation importante en Grande-Bretagne, menée par 'Lloyd's Register Foundation Heritage and Education Centre (LRF HEC), intitulée "Rewriting Women into Maritime History: Visibilising Diverse Histories and Futures, 1700-2023'. L'objectif est d'impliquer différentes organisations dans un vaste effort de collaboration afin de rehausser le profil des femmes dans l'industrie du transport maritime et dans l'histoire maritime en général. Ils rassemblent des archives et d'autres ressources et organisent des expositions et d'autres activités de sensibilisation, notamment l'exposition en ligne actuelle "She-Sees". Pour l'instant, l'essentiel du travail est centré sur Londres, mais l'association souhaite étendre ses efforts à l'ensemble du Royaume-Uni et à l'international. Ils sont particulièrement intéressés par une collaboration avec des groupes français. Si vous êtes intéressé(e) ou si vous souhaitez simplement en savoir plus, veuillez contacter Louise Sanger ou utiliser le formulaire de contact ici, où vous trouverez de plus amples informations :

[Rewriting Women Into Maritime History | Learn & Explore | Heritage & Education Centre \(lrfoundation.org.uk\)](https://www.lrfoundation.org.uk/rewriting-women-into-maritime-history)

Le 'King's Maritime History Seminar' organisé depuis longtemps au King's College de Londres par le Dr Alan James au nom de la 'British Commission for Maritime History' (BCMH) accueille des universitaires de haut niveau de Grande-Bretagne et d'ailleurs, ainsi que des amateurs d'histoire maritime qui souhaitent s'adresser à un public averti. Le programme pour 2024-25 n'est pas encore établi, mais il est prévu que le premier séminaire aura lieu le 10 octobre 2024 et sera dirigé par Evan Mawdsley qui fera la promotion de son nouveau livre sur les aspects navals de la Seconde Guerre mondiale. Pour plus d'informations, ou si quelqu'un souhaite explorer la possibilité de présenter son travail, en anglais, à un public britannique, veuillez contacter le Dr James à l'adresse alan.2.james@kcl.ac.uk

1 / Les nouvelles de la SFHM**« La Méditerranée à l'épreuve de l'histoire environnementale (XVIe -XXIe siècle) »**

Appel à communication pour le colloque international organisé à l'Université Côte d'Azur, CMMC, les 27-28 mars 2025 par Léonie Boissière et Simon Dolet

En juin 2025, la France accueillera à Nice la troisième Conférence des Nations Unies sur l'Océan, avec quelque 120 chefs d'État et de gouvernement, mais surtout des centaines de spécialistes et d'acteurs institutionnels et non- institutionnels. Ce temps de débat et de partage autour de l'avenir des océans est l'occasion pour la discipline historique de s'emparer de ces questions. L'objet d'étude de ce colloque international est la Méditerranée, non seulement la mer, mais le monde méditerranéen dans son ensemble. Les études méditerranéennes sont intrinsèquement liées à « l'environnement » depuis les travaux pionniers de Fernand Braudel. Aujourd'hui, l'histoire environnementale n'interroge plus seulement le milieu braudélien mais l'ensemble des interactions des acteurs humains et non-humains avec l'environnement. Le but de ce colloque est donc de porter un nouveau regard sur la Méditerranée grâce à l'histoire environnementale. Autrement dit, comment ce champ historique permet-il de reconsidérer le spectre des études méditerranéennes, allant de l'histoire économique et maritime jusqu'à l'histoire politique, en passant par l'histoire culturelle et sociale ? Dans quelle mesure cet espace possède des dynamiques propres ? Comment les sociétés méditerranéennes adaptent-elles aussi des modèles extérieurs ? De quelle manière des pratiques particulières de certaines régions méditerranéennes sont-elles intégrées dans d'autres espaces, méditerranéens ou non ?

C'est donc l'ensemble des nouvelles recherches en histoire environnementale questionnant une singularité de la Méditerranée qui seront ici interrogées, discutant son unité et sa diversité, dans le cadre d'études de cas issus des rives nord et sud, et de la mer elle-même. Plusieurs thématiques :

Les ressources naturelles

Un environnement saturé et pollué

Aménagement urbain

Tourisme

Les sociétés face à la nature : risque, catastrophe, résilience, gestion

L'ensemble de ces thématiques doivent être envisagées dans leur transversalité et à l'aune des changements globaux de l'Anthropocène, avec leurs conséquences sur les sociétés humaines, la faune et la flore.

Les propositions formulées en français ou en anglais (1000 à 3000 signes) seront adressées avant le 30 septembre 2024 par courriel à leonie.boissiere@univ-cotedazur.fr et à dolet.simon@gmail.com. Ce colloque sera suivi d'une publication.

Appel à candidature : contrat post doctoral de l'EUR Société et environnement-Odyssée. L'appel s'adresse au périmètre des dix laboratoires de recherche rattachés (en rattachement principal ou secondaire) à l'EUR Société et Environnement -ODYSSEE. La/le jeune scientifique de haut niveau intégrera pour 12 mois au maximum l'un des laboratoires de l'EUR où, en complétant sa formation et sa pratique de la recherche, elle/il se préparera à candidater à un poste pérenne de la recherche publique (concours de MCF ou de CR). Les candidats doivent donc obligatoirement prendre contact avec un laboratoire pour construire, en concertation avec l'un ou l'une de ses enseignants-chercheurs ou chercheurs, le sujet et le programme de recherche sur lesquels ils seront évalués.



Les candidat.es devront envoyer leur dossier de candidature, sous la forme d'un fichier unique dénommé : NOM_POSTDOCODYSSEE2024 au plus tard le 15 septembre 2024 à l'adresse suivante : eur-odyssee.recherche@univ-cotedazur.fr

1 / Les nouvelles de la SFHM

Les Archives nationales mettent à disposition un nouveau projet sur GIROPHARES, plateforme collaborative de transcription et d'indexation.

Ce projet baptisé **Naître ou mourir en mer. Etat-civil de la marine marchande (1872-1919)**

visé à permettre l'indexation nominative des registres récapitulatifs de décès et naissances de marins et passagers survenus au cours de voyages maritimes, communément appelés « état-civil de la marine marchande ».

Il est accessible ici : <https://girophares.archives-nationales.culture.gouv.fr/naitre-ou-mourir-en-mer>

Les registres, conservés sous les cotes 20130516/1-7, ont été produits par l'ancienne administration centrale de la marine marchande. Versés aux Archives nationales en 2013 par le ministère de l'Écologie et du développement durable, héritier contemporain des compétences maritimes civiles de l'État, ils ont été restaurés puis numérisés.

Ces archives sont issues de l'exercice d'une compétence toute particulière. En effet, en application du Code civil, lorsqu'une naissance ou un décès intervient au cours d'un voyage maritime, que cela concerne un membre de l'équipage ou un passager, le capitaine du navire a les prérogatives d'officier de l'état-civil et se doit d'établir l'acte correspondant. Organisées de façon chronologique et alphabétique, elles fournissent des informations sur l'identité des personnes, le lieu et, parfois, les circonstances de l'évènement. L'indexation nominative de ces documents, en enrichissant les possibilités de recherche dans ce fonds, fournira une nouvelle source pour des recherches généalogiques. Le projet pourra également nourrir l'étude historique des transports maritimes et des migrations, du travail en mer, ou encore de l'impact du premier conflit mondial sur les mers.

À terme, une version enrichie de l'instrument de recherche ainsi que les registres numérisés seront mis à disposition du public dans la [salle de lecture virtuelle](#) des Archives nationales.

Pour toute information complémentaire, l'équipe projet de GIROPHARES peut être contactée à cette adresse : projets.participatifs.an@culture.gouv.fr

1 / Les nouvelles de la SFHM



UN TOUR DE FRANCE EN BATEAU DE L'ILE D'ARZ A L'ILE D'ARZ

Après quarante ans de voile, Mady et Jacques de Certaines viennent de boucler un tour de France sur leur vedette MENEZIC III (du nom d'une pointe de l'île d'Arz) en 7 mois de navigation sur trois saisons : 2448 km d'eaux intérieures, 501 milles en mer... et 450 écluses. Quelles conclusions tirer d'un tel périple ? Tout d'abord la beauté des paysages très variés, la plupart des rives étant boisées, cachant le plus souvent les zones industrialisées autour des métropoles. Bien sûr aussi les nombreuses étapes, des petits villages aux plus grandes villes : Bordeaux, Toulouse, Lyon, Paris, Rouen, Le Havre, Cherbourg... et il y a aussi des passages superbes comme le pont canal de Briare au-dessus de la Loire, certains passages du canal du Midi ou le tunnel de la Colancelle sur le canal du Nivernais. On n'oublie pas non plus certains « amers remarquables » comme par exemple la tour Eiffel ou le chantier de Notre Dame.

Hélas, tout n'est pas au plus beau : l'état des VNF (Voies Navigables de France, gérant tout le réseau sauf la Bretagne) est presque partout catastrophique par défaut d'équipements et d'entretien. Par contre celui des canaux bretons est bien meilleur : pontons d'attente aux écluses, haltes fluviales, fleurissement des écluses, faucardage (fauchage des algues invasives) et dragage... Dans les deux, l'amabilité des éclusiers est excellente mais cela ne suffira pas à sauver les VNF. Ce délabrement des VNF fait penser qu'un tel tour de France devrait devenir bientôt impossible. Le bon état des canaux bretons devrait donc constituer une offre attractive alors que l'on peut craindre que les VNF ne doivent se fermer à la navigation sur certains tronçons.



Cela ne signifie pas pour autant que tout est parfait en Bretagne : il reste bien sûr la continuité à rétablir enfin sur le canal de Nantes à Brest, mais aussi certains sanitaires absents ou non entretenus, des accueils (bars, restaurants...) plus nombreux aux haltes fluviales, accès aux carburants... mais la Bretagne conserve des ambitions que les VNF ne peuvent plus avoir. La France possède pourtant le réseau de voies navigables le plus dense d'Europe... mais hélas le moins entretenu !

Tout cela a-t-il un rapport avec la mer et avec notre Histoire maritime ? La plupart de ces canaux ont été construits pour desservir nos ports : par exemple, le canal du Midi a été fait pour transporter le sel de Méditerranée. De même le canal de Nantes à Brest a été construit (trop tard) pour contrer le blocus anglais du port de Brest. Mais marins et bateliers ont toujours été des mondes différents, avec un vocabulaire différent même si aujourd'hui beaucoup de plaisanciers du Nord de l'Europe utilisent encore nos voies navigables pour rejoindre la Méditerranée.

Jacques de Certaines, co-délégué de la région de Bretagne

Jacques de Certaines, co-délégué de la région de Bretagne (*voir la page précédente*) recherche des spécialistes des échanges entre le Levant et le Ponant pour les deux premiers siècles entre le Levant et le Ponant en ce qui concerne les technologies maritimes : certains appareils ont été découverts sur des épaves en Méditerranée (pompes de cale, poulies et moques, avirons de gouverne...). Faute d'épaves retrouvées, J. de Certaines ignore si ces bateaux ont migré vers les côtes de l'Atlantique. Toutes références concernant des articles ou des livres, et bien sûr toute mise en relation avec un spécialiste seront les bienvenues.

2 / Vu de la Hune



Une découverte majeure dans le site néolithique de La Marmotta : les premières barques ayant navigué en Méditerranée

Le lac de Bracciano dans le Latium est relié à la Méditerranée par le fleuve Arnone, sur une longueur de 38 km. Des fouilles ont mis en évidence la présence du plus ancien village lacustre néolithique connu, où cinq canoës associés à des habitations ont été retrouvés. Ces embarcations ont donc plus de 7000 ans d'âge, et ce sont les « seules embarcations connues sur les sites néolithiques du bassin méditerranéen ». Leur découverte a changé la perception que les archéologues avaient sur cette époque car elles sont la preuve d'un avancement

Le canoë Marmotta 1, vieux de 7 300 ans, musée de la Civilisation Romaine. Il s'agit d'une immense pirogue fabriquée à partir d'un tronc de chêne d'environ 10,43 m de long, 1,15 m de large à l'arrière et 0,85 m de large à l'avant. Il mesure de 65 à 44 cm de haut, selon la partie du canoë. Crédit image : *Gibaja et al., doi : 10.1371/journal.pone.0299765.*

technologique jusqu'alors insoupçonné : des similitudes entre ces canoës et des technologies nautiques plus récentes indiquent que les principales avancées en matière de nautisme ont été réalisées au début du Néolithique mettant ainsi à bas l'idée que les premiers marins auraient pris la mer vers 2000 avant J.-C.

Les pirogues monoxyles ont été taillées dans du chêne, du hêtre, de l'aulne, et du pin sylvestre et sont construites par assemblage (avec des supports internes). « Si les hommes savaient déjà naviguer, ils pouvaient alors faire du commerce très loin, être influencés par d'autres cultures et conquérir d'autres terres ». Les plus anciennes pirogues décrites sont celles de Nandy (Seine et Marne), vieilles d'environ 9000 ans.



Le canoë 5, encore immergé à proximité du village lacustre de la Marmotta. GIBAJA ET AL. 2024, PLOS ONE, CC-BY 4.0

2 / Vu de la Hune

Une série de découvertes archéologiques sous-marines au large de l'île de Kasos (mer Egée) ont, depuis 2019, révélé dix épaves s'échelonnant de la préhistoire à la période ottomane. Une épave en bois date probablement de la deuxième guerre mondiale. Les fouilles ont été menées conjointement par une équipe dirigée par la Fondation Nationale de la Recherche Hellénique, en étroite collaboration avec le ministère de la Culture grec. « Ce travail a mis en évidence non seulement l'importance historique de la région, mais aussi l'apport de la technologie moderne à l'archéologie sous-marine, offrant des perspectives inédites sur le patrimoine culturel immergé de la Grèce. »

L'île de Kasos fonctionnait autrefois comme un « centre commercial crucial » et les cargaisons retrouvées présentent des origines géographiques très variées (Afrique, Asie Mineure, Italie et Espagne) et elles illustrent la complexité des réseaux d'échanges commerciaux. Ces interactions ont certes favorisé un riche brassage culturel entre les civilisations anciennes mais elles ont également contribué à façonner l'identité culturelle et historique de la Méditerranée. L'emploi de technologies de pointe -dont le sonar à balayage latéral-, a permis de cartographier avec précision les fonds sous-marins : plus de 20 000 images à haute résolution ont été prises et ont facilité l'identification des épaves. La bathymétrie a permis de comprendre la topographie sous-marine de la région en fournissant des indices sur les conditions de ces naufrages (entre - 20 et-47 mètres de profondeur). Le film documentaire « Plongée dans l'histoire de la mer Egée » sert de vitrine à ces efforts de recherche et aux découvertes majeures qui en ont résulté.



Recherches archéologiques sous-marines dans la zone marine de Kassos (Grèce). Ministère grec de la Culture (ΥΠΠΟ)



Photo: Soprintendenza Archeologia Belle Arti Paesaggio Etruria Meridionale

Une structure romaine submergée découverte dans les eaux près de Campo di Mare en Italie

D'après les experts, il s'agirait d'un pavillon appartenant à une villa romaine non encore découverte. Sont nettement visibles deux rangées circulaires de murs en briques construites avec une double couche de briques et de mortier triangulaires. Ont été également découverts des revêtements de sol en opus spicatum (appareil en épis) et en opus signinum, sorte de béton romain, utilisé dans les thermes, les aqueducs ou pour les revêtements internes de citernes. Les éléments architecturaux suggèrent que le pavillon ne représente qu'une partie d'une luxueuse villa romaine ensevelie sous les sables. (Source : Heritage Daily)

2 / Vu de la Hune

Mise en chantier de la réplique du bateau de Guillaume le Conquérant

L'association *La Mora*, du nom de ce navire ducal offert par la reine Mathilde à son mari Guillaume pour conquérir l'Angleterre s'est lancée dans le projet de reconstruction à l'identique du vaisseau amiral de la flotte qui comprenait à l'époque plus de 700 bateaux et qui avait appareillé le soir du 28 septembre 1066. La mise à l'eau de la réplique est prévue pour 2027.

C'est un projet qui a tout d'une gageure puisqu'il n'y a en tout et pour tout qu'une seule image de ce navire, celle de la tapisserie de Bayeux, et un seul et unique document qui le mentionne : « La liste des navires ». Ce document est un inventaire presque complet des navires engagés dans cette épopée, et outre le fait qu'il donne le nom du navire de Guillaume, « *La Mora* », il décrit très exactement la figure de proue qui figure sur la tapisserie.

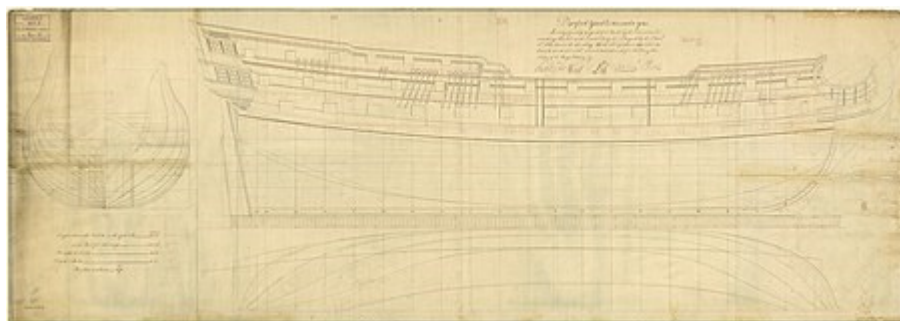
D'après les archéologues, le navire devait mesurer 35 mètres de long pour 5 de large et pouvait accueillir 60 rameurs. Il est actuellement reconstruit en respectant strictement la technique de l'époque : le refendage. Le travail est réalisé conjointement avec le musée de la Tapisserie de Bayeux et le musée de Roskilde au Danemark.

Les instigateurs du projet ont souhaité que le chantier de reconstruction soit ouvert au public et qu'il soit doublé d'un programme scénographique et pédagogique, afin d'offrir « une immersion dans l'épopée de la conquête de l'Angleterre et, plus largement, dans l'histoire maritime de la Normandie, à travers un parcours dans quatre salles thématiques ». Musée de La Mora, 2 quai de la Jetée de l'Est, 14600 Honfleur

Catalogus suppeditantium naves ad expeditionem Willelmi comitis in Angliam, Bodleian Library, MS E Museo 93, folio 8v.



Tapisserie de Bayeux sc 38



HMS Tiger

Le HMS *Tiger* avait coulé au large des côtes de Floride il y a 250 ans, après un échouage sur les récifs coralliens autour de Dry Tortugas en 1742 alors qu'il poursuivait les navires ennemis pendant la guerre anglo-espagnole. L'épave avait été ensuite abandonnée en raison du mauvais temps.

L'équipage d'environ 300 hommes était resté à Garden Key pendant plus

de deux mois pour finalement se construire des navires à partir des restes du HMS *Tiger*. Les hommes parcoururent 700 miles jusqu'à Port Royal en Jamaïque, soit une navigation de 55 jours. Les restes du navire, un navire de ligne de quatrième rang qui mesurait 130 pieds de long et avait été construit en 1647, ont été découverts pour la première fois au large de Garden Key en 1993. Le HMS *Tyger* fut le premier des trois navires britanniques à couler au large des Florida Keys, les archéologues avaient précédemment identifié les emplacements du HMS *Looe* et du HMS *Fowey* dans le parc national de Biscayne. Un parc qui est cogérés par le gouvernement américain et la Royal Navy britannique. Ce sont les cinq canons trouvés à 500 mètres de l'épave qui ont permis d'identifier le navire en les comparant avec ceux détaillés dans le journal de bord. La recherche a été menée par des archéologues du parc national Dry Tortugas, du Centre des ressources submergées et du Centre archéologique du sud-est, avec des résultats récemment publiés dans l'*International Journal of Nautical Archaeology*.

Royal Museums Greenwich. Numéro de conservateur de l'Amirauté : 1300b.
Numéro d'identification : ZAZ1676

2 / Vu de la Hune

L'épave du sous-marin *Floréal* a été retrouvée en janvier 2024 par une équipe de recherche grecque.

Lancé en avril 1908, Le *Floréal* était la cinquième unité de la classe *Pluviôse* conçue par Maxime Laubeuf, classe qui compta dix-huit bâtiments. Long de 51 mètres et large de 5 mètres, avec un déplacement de 553 tonnes en immersion et pouvant plonger à une trentaine de mètres de profondeur, le sous-marin était muni d'une double coque et d'un double système de propulsion, ce qui était innovant à l'époque. Au début de la Première Guerre Mondiale, il avait effectué des patrouilles dans la Manche au titre des accords conclus entre la France et le Royaume-Uni. Puis il opéra dans le Golfe de Gascogne jusqu'en 1916 avant de rejoindre la mer Égée pour tenir le blocus des détroits entre la Méditerranée et la mer Noire. Le 2 août il fut heurté accidentellement au large de Salonique par le croiseur auxiliaire britannique *HMS Hazel* et coula par 39°56N et 23°08E.

L'équipage au complet fut sauvé par le contre-torpilleur *Baliste*.

L'épave a été retrouvée presque par hasard par 98 mètres de fond dans le golfe Thermaïque lors d'une mission de localisation d'une ancre perdue par l'équipe du plongeur grec Kostas Thoktaridis (celui qui avait retrouvé par 203 mètres l'épave du sous-marin britannique *HMS Triumph*, disparu en 1942) lors d'une mission de localisation d'une ancre perdue. Il s'agit de la première découverte dans les eaux grecques d'un sous-marin de la Grande Guerre. Kostas Thoktaris a confirmé que l'épave était en excellent état « *comme si le temp s'était arrêté au moment de son naufrage en 1918* ».



A lire : « Sous-marins et submersibles » de Maxime Lebeuf, 1918

mais réédité en 2016, 4Editions Decoopman, préface de Jean-Louis Vichot. Marine & Océans, 31 janvier 2024

2 / Vu de la Hune

Artexplorer, un voilier rempli d'œuvres d'art virtuelles

Le départ du bateau musée *Artexplorer* initialement prévu en octobre 2023 a été reporté de plusieurs mois en raison de retards dans la construction de ce catamaran de 46,5 mètres de long pour la largeur étonnante de 17,3 mètres, un plan de voilure en carbone entièrement automatisé et une surface de 65 mètres carrés de panneaux solaires sur le roof. L'Artexplora festival prévu pour célébrer ce départ s'est trouvé ipso facto reporté au printemps 2024 : « *En tant que carrefour cosmopolite, Marseille offrira le plus bel écrin pour l'inauguration de ce projet unique* » affirmait le fondateur du projet Frédéric Jousset.



Président de la fondation Art Explora, Frédéric Jousset devant «Art Explorer», plus grand catamaran du monde et premier musée flottant dans le Vieux-Port de Marseille. LP/Marc Leras

Il s'agit d'un projet fou : celui d'un catamaran hors norme rempli d'œuvres virtuelles voguant de port en port à travers la Méditerranée pendant environ deux ans, chaque escale étant prétexte à un festival. Imaginé par l'entrepreneur et mécène Frédéric Jousset, ce festival voguant a pour mission « de favoriser le partage de la culture [...] et de renouveler le dialogue entre les arts et les publics » : « À bord du catamaran, le public est convié à une expérience en deux temps. Le premier sur le pont supérieur avec « une odyssée sonore. Casque sur les oreilles et confortablement installés sur des chaises longues, les visiteurs explorent les sensations de la Méditerranée et partent à la découverte de nouveaux paysages sonores, réels ou imaginaires. Deuxième temps, à l'intérieur du navire, c'est une exposition immersive qui attend le public. Grâce aux technologies numériques, l'exposition *Présentes* propose une réflexion sur le rôle et la représentation des figures féminines dans les civilisations méditerranéennes, en mettant en scène des œuvres, peintures et sculptures, certaines très célèbres, d'autres moins, issues des collections du musée du Louvre. »

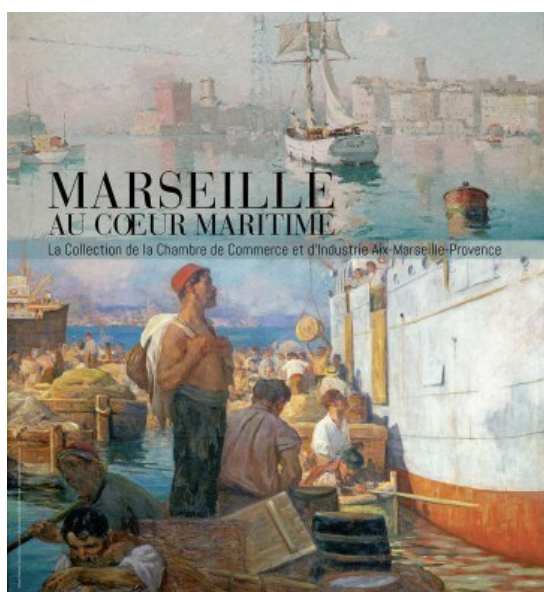


3 / Expositions

Au Musée national de la Marine de Toulon exposition « Opération Dragoon, 1944, le débarquement de Provence en photographies », jusqu'au 5 janvier 2025

Cette exposition présente une centaine d'images provenant d'institutions françaises, britanniques et américaines, qui immortalisent le Débarquement en Provence, évènement majeur de la Seconde Guerre mondiale qui eut lieu il y a exactement 80 ans.

Ce sont des clichés illustrant la préparation de l'assaut naval sur les plages varoises, l'action elle-même, puis les défilés dans les villes libérées. Certaines photographies montrant les décombres du port de Toulon sont signées Willy Ronis.



« Marseille au cœur maritime », au Musée Regards de Provence

Exposition en corrélation avec l'actualité des Jeux Olympiques de 2024, où la cité portuaire et sa rade se retrouvent à l'honneur avec l'organisation de compétitions nautiques. C'est dans cet esprit que le Musée Regards de Provence met à l'honneur le patrimoine culturel exceptionnel de la Chambre de Commerce et d'Industrie. L'exposition s'articule autour du port de Marseille, de ses infrastructures en mutation et de l'évolution des navires. Participant à la construction de l'histoire de la ville encore aujourd'hui, les bassins sont montrés comme des lieux de vie, de travail, de loisirs, ou simplement comme un lieu de départ ou une arrivée à destination.

Jusqu'au 02 octobre 2024, Musée Regards de Provence, bd. Jacques Saadé, quai du Lazaret.

« Virginie Hériot. Une navigatrice au sommet de l'Olympe ».

Musée national de la Marine, Port-Louis,
jusqu'au 30/09/2024

Virginie Hériot (1890-1932) fut la première navigatrice médaillée olympique aux JO de 1928 à Amsterdam. En trente – deux ans de navigation la navigatrice a parcouru l'équivalent de six fois et demi le tour de la terre. L'exposition présente la vie de cette riche héritière, puis son évolution en tant que navigatrice. Deux exploits ont particulièrement marqué sa carrière : une médaille d'or en voile aux JO de 1928 et la victoire de la Coupe de France en 1929.



Portrait de Virginie Hériot. Collection du Yacht Club de France

3 / Expositions



« **L'appel de la mer** », Musée des beaux-arts de Brest, jusqu'au 1^{er} septembre 2024.

Depuis 2020, un groupe d'habitants du territoire est invité à concevoir sa propre exposition à partir d'une thématique afin de multiplier les points de vue, les découvertes. En 2024, année des Fêtes Maritimes, ce sont les bénévoles du Centre de Formation et d'Intervention de la SNSM de Brest, Société Nationale de Sauvetage en Mer, qui se joignent à l'aventure pour cette troisième édition.

Élaborée par des femmes et des hommes d'âges et d'horizons différents, accompagnés par l'équipe du musée, l'exposition *L'appel de la Mer* célèbre notre lien à la mer, entre admiration, crainte et cohabitation. Du choix des œuvres en réserve à l'accrochage en salle, les huit volontaires ont souhaité porter un regard sensible et averti sur cet élément omniprésent dans leur quotidien de sauveteurs.

Entre peintures à l'huile, estampes et sculptures, plus de quarante œuvres ont été sélectionnées par les volontaires. *L'appel de la Mer* propose une traversée du 18^e siècle à nos jours à travers l'animation des ports, des littoraux et paysages côtiers aux couleurs chatoyantes jusqu'au cœur des tempêtes et des naufrages.

Brest/Hors les murs,

salle d'exposition de la médiathèque

François Mitterrand. Jusqu'au 22/09/2024 :

« **La Jeanne, fille de Brest (1964-20)** »

Une exposition co-conçue par le Musée national de la Marine, la Marine nationale, la ville de Brest, le Service historique de la Défense, Les Ateliers des Capucins, l'École Navale et Naval Group.

L'exposition éclaire les liens tissés entre ce navire emblématique de la Marine nationale et Brest, lieu de construction et port d'attache. Un parcours scénarisé permet au visiteur de découvrir la vie de ce mythique navire-école et ambassadeur de la France qui, durant ses 46 années de service, a parcouru plus de 3 millions de km, réalisé 44 campagnes autour du monde et formé 6 400 officiers. Le rapport intime liant *la Jeanne* et Brest à travers des témoignages et des documents inédits est bien mis en évidence.



Exposition « Au fil de l'eau » à la galerie Agnès Szaboova, 87-89 rue Émile Zola, Le Havre jusqu'au 31 août 2024

Cette exposition collective regroupe des peintures de Béatrice Burel et de Zuzana Kleinerová, des sculptures de Patrice Delaune et Antoine f., ainsi que des créations lumineuses de Christian Aubin.

À travers ces créations artistiques, le visiteur plonge dans un univers envoûtant où la mer se révèle dans toute sa splendeur. L'exposition est une immersion sensorielle qui vous transportera au cœur de l'océan, là où la magie opère et où les rêves prennent vie.

3 / Expositions

Monaco, au Grimaldi forum, « Turner, le sublime héritage »

jusqu'au 1^{er} septembre 2024

En collaboration avec la Tate, l'exposition-événement du Grimaldi Forum de Monaco est intitulée *Turner, le sublime héritage*. Présentant un ensemble d'œuvres de premier plan dans une scénographie inédite de plus de 2000 m², cette exposition est une invitation au voyage à travers les représentations sublimes du monde de Joseph Mallord William Turner, de ses paysages aux explorations élémentaires de la lumière et de l'atmosphère dont il fut précurseur et maître. De magnifiques représentations d'atmosphères, mer et montagne, sont confrontées aux œuvres de quinze artistes contemporains : les 38 huiles et 40 œuvres sur papier du maître anglais « se mêlent au land art de de Richard Long, à la vision cosmique d'Olafur Eliasson, au ciel éternellement bleu de James Turrell. Le sublime en héritage ».



Joseph Mallord William Turner
Vagues déferlantes sur la plage, vers 1835-1840
Huile sur toile Tate | Photo : © Tate

4 / Parutions

Le Mook 4, Michel Daeffler, Gaëtan Obéissart et Patrick Villiers, Éditions Perrin 2024.



Le Mook 4 sur la guerre en général vient d'être publié, au 1^{er} juin, par les éditions Perrin et la revue *Guerre et Histoires* avec le soutien du ministère des Armées. Dans ce numéro spécial, disponible dans toutes les librairies au courant de cet été, la responsabilité d'un dossier « Les 16 gloires de la Royale » a été confiée à la Société Française d'Histoire Maritime (SFHM). Il s'agissait d'évoquer l'histoire des 16 navires qui symbolisent le mieux l'histoire de la Marine Royale, devenue nationale, française, de Louis XIII à nos jours.

Michel Aumont, président de la SFHM, a écrit l'introduction du dossier et plusieurs vignettes sur les navires en question. Dans ce travail, il a pu bénéficier de la collaboration de trois autres membres de la SFHM, à savoir Michel Daeffler, Gaëtan Obéissart et Patrick Villiers.

C'est l'occasion de lire une synthèse sur ces 400 ans d'histoire maritime française qui commence avec la *Couronne*, sous Louis XIII et qui se termine avec le porte-avion nucléaire *Charles de Gaulle*, en passant par le *Saint-Philippe*, le *Soleil Royal*, l'*Hermione*, le sous-marin *Papin*, le cuirassé *Richelieu*, le *Redoutable* et d'autres navires qui ont porté haut le mérite et la gloire de la « Royale » française.

Michel Aumont

SOMMAIRE :

Page 14

1 / LES NOUVELLES DE LA SFHM

2 / VU DE LA HUNE

3 / EXPOSITIONS

4 / PARUTIONS

5 / INFORMATIONS DIVERSES

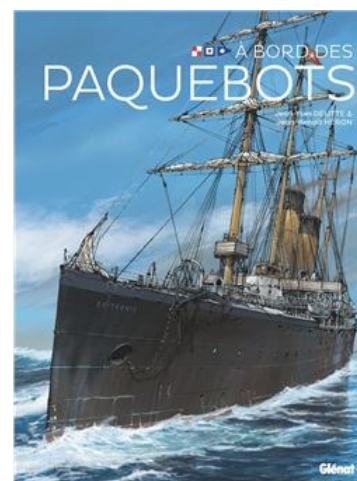
4 / Parutions

À bord des paquebots, Jean-Yves Delitte et Jean-Benoit Heron,

Éditions Glénat 2023, 96 pages.

À ceux qui penseraient que les livres d'Histoire sont fastidieux, ce très beau livre des éditions Glénat apporte un démenti. Il est aussi passionnant à lire que beau à regarder. Et c'est un vrai livre d'Histoire maritime nous conduisant des premières lignes de voiliers créées pour le service postal au XVI^e siècle aux paquebots à voile d'aujourd'hui. Les développements initiaux sont liés aux besoins de communication avec les nouvelles terres découvertes et annexées, après ce qu'André Lespagnol avait qualifié de « première mondialisation » (le traité de Tordesillas en 1494 partageant les « nouveaux mondes » entre l'Espagne et le Portugal). La première poste navale est attribuée à Charles Quint en 1516 pour établir des liens entre son empire morcelé allant des Pays-Bas à l'Espagne et à l'Italie. En Angleterre, Henry VIII crée un « Master of the Posts » et James I^{er} développera en 1603 un service régulier avec 15 navires entre l'Angleterre, l'Écosse et l'Irlande. En France, Henri IV nomme en 1608 un « général des postes ». Ce service postal a évolué vers un transport de fret et rapidement de passagers. Les premiers passagers furent souvent des émigrants chassés de leur pays par la misère ou par les conflits religieux : fin XVIII^e, on relevait quelques 100000 huguenots dans les jeunes États-Unis. Puis les paquebots à voile ont été progressivement remplacés dès le début du XIX^e siècle par les navires à vapeur, à roues ou mixtes voile-moteur. Les trajets vers les États-Unis ont été marqués par la part de l'émigration, les tarifs variant de 1 à 50 entre les nombreux miséreux, souvent Irlandais, et les passagers de première classe. La taille de ces paquebots a progressivement augmenté : de moins de 200 pieds et quelques dizaines de passagers au milieu du XIX^e jusqu'à plus de 10000 pieds et 7000 passagers pour d'actuels paquebots de croisière. Ces navires ont aussi été victimes de nombreuses fortunes de mer : le *Lusitania* torpillé en 1915 ou le tristement célèbre *Titanic* n'ont pas été les seuls. Si l'avion a détrôné les voyages en paquebot, les paquebots de croisières se multiplient avec le gigantisme pour une clientèle plus populaire et des tailles plus modestes pour les touristes plus fortunés avec un retour spectaculaire à la voile ou, du moins, à une propulsion mixte. De même, ces nouveaux paquebots tendent à devenir de plus en plus éco-responsables pour atteindre une diminution de 50% des émissions de CO₂ entre 2008 et 2050. Ces beaux navires ont aussi une fin de vie et l'ouvrage aborde aussi leur déconstruction.

Un livre à lire et à conserver dans sa bibliothèque comme un très beau livre. Les amateurs d'Histoire maritime regretteront cependant l'absence de références bibliographiques bien utiles aux chercheurs.

**Commandant, Sandro Veronesi et Edoardo de Angelis, Grasset, 2023**

Une belle histoire humaine sur fond de guerre implacable. Il s'agit d'un épisode méconnu de la Seconde Guerre mondiale : le sous-marin *Cappellini* avait quitté sa base de La Spezia depuis 11 jours, quand, de nuit, l'équipage repéra un cargo commercial belge, le *Kabalo* qui naviguait tous feux éteints. Ordre fut donné de le couler. Des marins naufragés s'étant approchés à la nage du sous-marin italien, leur seule planche de salut, le commandant Todaro, un personnage au parcours impressionnant, prit alors la décision folle de leur porter secours. Surchargé, le sous-marin se retrouva de facto dans l'impossibilité de plonger. S'ensuivit une navigation périlleuse de trois jours en surface, en pleine guerre, dans et sur un sous-marin surchargé, dans des conditions d'hygiène et de nourriture épouvantables. Le devoir d'entraide des marins et le sens de l'honneur si cher aux militaires prennent ici tout leur sens. Les personnages sont attachants, jusque dans leur raideur militaire. Un récit passionnant jusqu'aux dernières lignes et qui a été porté à

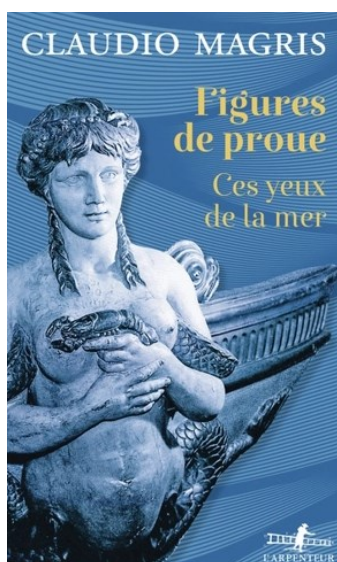
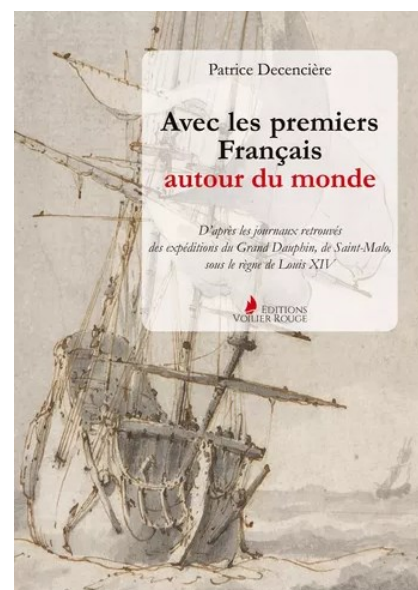
l'écran. Un film co-écrit et réalisé par Edoardo De Angelis avec en vedette Pierfrancesco Favino qui a ouvert la 80^e Mostra de Venise en août 2023. Un seul petit reproche : la façon du cuisinier du bord...

4 / Parutions

Avec les premiers Français autour du monde. D'après les journaux retrouvés du *Grand Dauphin*, de Saint-Malo, sous le règne de Louis XIV.

Patrice Decencière, Éditions Voilier rouge, 2024, 360 p.

Contrairement aux idées reçues, c'est cinquante ans avant la navigation de Bougainville qu'un navire français boucla par deux fois le tour de la planète. Le *Grand Dauphin* était un navire marchand, qui, parti de Saint-Malo en 1710, revint trente mois plus tard, après avoir fait escale au Pérou et en Chine. Le succès de cette première campagne incita l'armateur à renvoyer son navire pour un second tour du monde, qui eut le même succès que le premier. Le détail de ces deux campagnes nous est connu par le récit manuscrit de la première, et par le journal de bord de la seconde. Ces deux textes inédits, sont présentés et commentés par Patrice Decencière. Des récits qui font également participer à l'étonnement des Français découvrant les civilisations de ces contrées lointaines.



Figures de proue. Ces yeux de la mer.

Claudio Magris, L'Arpenteur, Gallimard, 160 p.

« La passion de Claudio Magris pour la mer, déjà manifeste dans plusieurs de ses livres, apparaît de nouveau au grand jour dans cet essai splendide qu'il consacre aux figures de proue des anciens navires. Soutenu par une immense culture et le souvenir de visites dans de nombreux musées de la Marine, ce livre nous emmène vers des horizons lointains qui sont aussi ceux de l'Histoire, de la littérature et des mythes ».

Les figures de proue étaient censées conjurer les dangers et les maléfices de l'élément marin. Sculptures aux traits féminins de sirènes, de déesses ou de créatures réelles, elles étaient *les yeux de la mer*, fixant sans trêve les profondeurs que le regard des navigateurs devait s'abstenir de longuement sonder.

Pour Claudio Magris, la relation des humains avec la mer est de celles qui peuvent donner lieu à une expérience du sublime. Et le regard de la figure de proue est celui de la stupeur, de l'épouvante et de l'enchantement, d'où naissent la poésie, la magie des choses vues pour la première fois ou comme si c'était la première fois.



Le voyage en mer, Vincent Campredon, Grasset, 2023, 170 pages

Fin octobre 2023, le « nouveau » Musée national de la Marine rouvrait ses portes après six ans de gigantesques de travaux. Alors directeur du musée, Vincent Campredon a mené la transformation du musée de la Marine en « Grand musée national pour le XXI^e siècle ». Homme de mer s'il en est, fils d'amiral, commissaire général de la Marine et directeur du musée national de la Marine de 2015 à 2024, Vincent Campredon se livre dans cet ouvrage à un double exercice. Biographique puisqu'il retrace son parcours de navigateur au long cours et d'officier, et historique en nous entraînant, au gré de ses digressions marines, dans le sillage de grandes figures du patrimoine maritime. En somme, une ode à la mer et un hommage aux marins d'exception qui ont eu l'audace de l'explorer et de l'affronter. Car « ce n'est pas à une visite des exceptionnelles collections du musée que nous convie Vincent Campredon dans son livre, mais à une étonnante traversée. Voici le livre d'une vie et d'une passion, où l'on suit, entre autres guides imparfaits, Bougainville, Cook, Surcouf et Lapérouse.

4 / Parutions

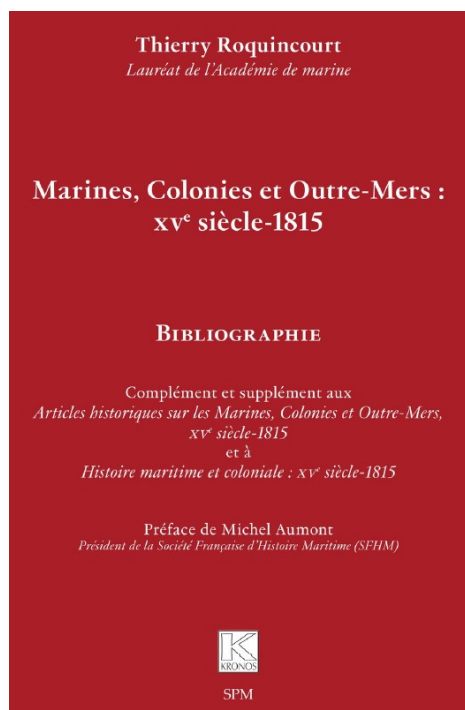
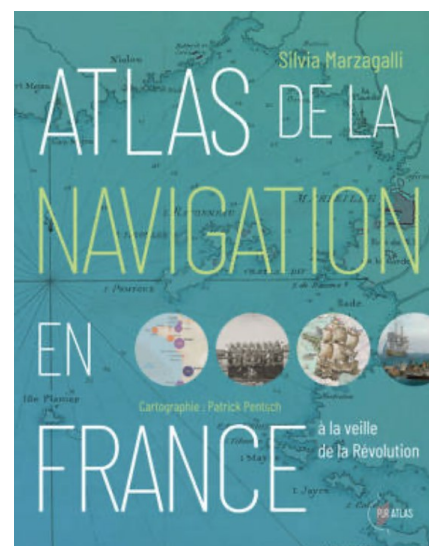
Grand prix de l'Académie de Marine 2024

« **Atlas de la navigation en France à la veille de la Révolution. Une effervescence portuaire** » **Silvia Marzagalli, avec la cartographie de Patrick Pentsch.**

Éditions Presses universitaires de Rennes Atlas 2023, 224 p.

À partir de quelques dizaines de milliers de données d'époque sur des départs et arrivées de navires de toute taille, ce livre propose pour la première fois une vue globale de la foisonnante activité des littoraux français à la veille de la Révolution. En s'appuyant sur 90 cartes inédites et sur une riche iconographie, il jette ainsi un éclairage nouveau sur des aspects moins connus de la navigation et remet en cause un certain nombre d'idées reçues.

Au fil des pages, le lecteur découvrira l'itinéraire singulier d'un bâtiment, l'étendue des trafics à partir d'un port ou d'une province, les pavillons qui assurent ce commerce, les différents types de navigation qui caractérisent les trafics maritimes en France au terme d'un siècle de forte croissance du commerce dans un monde de plus en plus interconnecté. De la contrebande à la pêche, du commerce colonial et négrier aux expéditions de sel, des voyages au-delà du cap de Bonne-Espérance au trafic des passagers en Méditerranée, le texte rend compte de manière synthétique et pédagogique de l'extrême variété d'activités qui animent les ports français, et de la grande diversité qui les caractérise, tout en donnant à voir comment s'effectue le travail de l'historien, confronté aux lacunes des sources, ou à l'incertitude qui les caractérise.



Thierry Roquincourt, lauréat de l'Académie de marine : « **Marines, Colonies et Outre-Mers : XVe siècle -1815, Bibliographie** ».

Éditions Harmattan, 282 pages, **préface de Michel Aumont**

Cette nouvelle bibliographie est un complément et un supplément des Articles historiques sur les Marines, Colonies et Outre -Mers, XVe siècle-1815 (2009) et de l'Histoire Maritime et Coloniale, XVe siècle-1815 (2017). Parmi un choix judicieux de périodiques, sélectionnés selon différents critères (généralistes, maritimes, coloniaux, économiques, sociétaux, militaires, diplomatiques, régionaux ou périodes précises de l'histoire), mille six cent trente-sept articles consacrés à l'histoire maritime et coloniale du XVe siècle à 1815 ont été recensés sous forme de notices.

Numérotés de 11842 à 13478, les articles inventoriés abordent toutes les thématiques liées à cette période : Afrique, Amérique, Asie, commerce, esclavage, femmes, guerres, navigation, océans et mers, personnages, ports, vie en société, villes, etc. Le classement alphabétique des auteurs et l'index facilitent la découverte d'un article. Ce nouveau volume reflète la richesse, la diversité et la vitalité de la recherche historique dans le domaine maritime et colonial.

Cet ouvrage « Marines, Colonies et Outre-Mer » est un véritable instrument de travail. Il fournit d'innombrables informations et références pour aborder, appréhender et comprendre plus de quatre siècles d'histoire maritime, coloniale et mondiale.

SOMMAIRE :

Page 17

1 / LES NOUVELLES DE LA SFHM

2 / VU DE LA HUNE

3 / EXPOSITIONS

4 / PARUTIONS

5 / INFORMATIONS DIVERSES



La SFHM a pour objets :

- d'encourager et de promouvoir la recherche scientifique en histoire maritime ;
- de fédérer ceux qui œuvrent pour l'Histoire maritime et ceux qui s'y intéressent ;
- de contribuer à la sauvegarde du patrimoine maritime ;
- de diffuser des informations auprès des chercheurs qui s'intéressent à ce domaine, notamment par une revue s'intitulant *Chronique d'histoire maritime*, par un *Journal de bord* de la SFHM, par des colloques ou des journées d'étude, par des conférences ;
- de récompenser de jeunes chercheurs et des auteurs particulièrement méritants par des prix (Prix Étienne Taillemite).

www.sfhm.asso.fr

**Nous prions tous nos adhérents et souscripteurs à la *Chronique* de faire part de leurs changements d'adresse afin que nous puissions leur adresser les exemplaires retournés.
Merci à tous de votre fidélité.**

Directeur de publication: Michel Aumont

Rédactrice en chef: Dominique Lintner

Maquettiste: Heidrun Aumont

Distribution:

Michel Goury, Thierry Roquincourt, Indigo Studio

La Société Française d'Histoire Maritime (SFHM) remercie chaleureusement tous ceux qui ont contribué à l'élaboration de ce numéro du Journal de bord.

Merci aux délégués régionaux, aux correspondants étrangers, aux membres du CA et à tous les passionnés d'histoire maritime qui nous ont envoyé ces informations.

Michel Aumont

Faites-nous parvenir vos courriers, vos réponses et bien sûr vos suggestions à l'adresse suivante :



journaldebordsfhm@gmail.com



SOMMAIRE:

1 / LES NOUVELLES DE LA SFHM

2 / VU DE LA HUNE

Page 18

3 / EXPOSITIONS

4 / PARUTIONS

5 / INFORMATIONS DIVERSES